

МИЛАН ЛАЗИЋ

ОБНОВА И РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА У ЈУГОСЛАВИЈИ ПОСЛЕ УЈЕДИЊЕЊА 1918. ГОДИНЕ

У привредном развоју једне земље саобраћај игра веома важну улогу, јер се не може замислити модерна производња без развијеног железничког, друмског, воденог и ваздушног саобраћаја. Транспорт сировина: руда, дрвета, пољопривредних производа, полупрерађевина, превоз финалне производње и извоз свих ових роба, затим превоз путника и њиховог пртљага захтевају брз, удобан, јефтин и модеран саобраћај. Од свега тога новостворена Држава Срба, Хрвата и Словенаца је мало шта имала, јер је највећи део возног железничког и путног парка, затим пруга, путева, мостова, тунела, скретница, телефонских линија, водостаница, железничких станица, у рату разорен; речни и поморски саобраћај били су или уништени и потопљени или одузети, а ваздушни саобраћај није ни постојао. Уосталом, он је тек био у развоју и у осталим, много развијенијим земљама после првог светског рата.

Железничком саобраћају поклањана је нарочито велика пажња у нашој земљи и он је играо најзначајнију улогу у економском животу државе. По свом економском значају превазилао је све друге гране саобраћаја, и не само њих него и неке друге привредне гране. У градњу пруга и подизање железничког саобраћаја улагана су огромна средства у периоду између два светска рата. Пошто је друмски и ваздушни саобраћај у нашој земљи био је тек у повоју после првог светског рата, разумљиво је што се у буџетским ставкама у Министарству саобраћаја не издвајају скоро никаква средства за њихов развој. У обнављање и ширење железничке мреже у Југославији по завршетку првог светског рата уложена су огромна средства, што је и разумљиво, ако се има у виду опште стање нашег железничког саобраћаја у време уједињења наших земаља и народа. Нарочито је тешко стање било на окупираној територији Србије и Македоније, где је, може се слободно рећи, било уништено више од 98% железничког саобраћаја и инвентара. »Ретком педантеријом, урођеном германској раси, Немци, који су држали под својом управом железнице у окупираној Србији, порушили су све њене објекте из темеља. непријатељ је при повлачењу срушио не само савски мост у Београду већ и сваки објекат, тунел, сваки пропуст или пружни усек; свака скретница била је дигнута у ваздух, не само водостанице, ложионице, радионице већ и све, поготову, железничке зграде, станице, магацини, рампе итд. били су дигнути у ваздух, поломљени, порушени и потпуно упропашћени. Када се овоме дода огроман број попаљених вагона свих врста, демолираних машина, упропашћеног ситног колосечног материјала, као и алата из радионичког материјала има

ће се права слика пустоши и апсолутне упропашћености железничке мреже у предратној Краљевини Србији.¹

Стање железничког саобраћаја било је нешто боље на осталим територијама уједињене државе, али не тако да би га нова држава могла одмах преузети за експлоатацију, јер је и на тим подручјима био оштећен. Дуг временски период раздвојености наших народа и услови под којима су живели, оставили су последице и на саобраћај што се најбоље види из недовољне повезаности наших крајева. Пред тога, сваки од ових крајева имао је свој тарифни систем, затим систем пруга, итд. На пример, пруге бивше Краљевине Србије потпадале су под Дирекцију српских железница у Београду и биле су потпуно одсечене од осталих крајева рушењем моста на Сави, преко кога су имале једину везу с Војводином и осталим крајевима. Затим, железнице у Босни и Херцеговини, углавном, узаног колосека, са Железничком дирекцијом у Сарајеву, биле су потпуно изоловане; једина им је веза била пруга нормалног колосека код Босанског Брода. Железнице на територији Баната, Бачке и Барање потпадале су под саобраћајне управе мађарских железница у Темишвару, Сегедину, Суботици и Печују, а преко ових под Генералном дирекцијом државних железница у Будимпешти. Сви правци пруга с ових територија били су окренути вертикално према Будимпешти, тако да ни најближа подручја у овим крајевима нису била међусобом повезана, на пример, Банат није имао никакве везе са Бачком. Железнице на територији Хрватске и Словеније такође су потпадале под саобраћајне железничке управе у Суботици, Самбадхељу, Печују и Загребу. Остале пруге биле су или под управом Јужних железница или су имале своје засебне управе. Железнице на територији Далмације, са управом у Сплиту и Гржу, а преко Железничке дирекције у Трсту и Бечу, потпадале су под Дирекцију аустријских државних железница, које су биле потпуно изоловане од хрватско-славонских пруга.² И словеначке железнице, и државне и приватне у државној експлоатацији, потпадале су под разне дирекције аустријских државних железница, а остале под управу Јужних железница у Бечу. Све железничке пруге на овим територијама, као и са подручја Војводине, биле су вертикално усмерене или према Бечу или према Пешти. На територијама Баната, Бачке, Барање, Хрватске, Славоније и Словеније затечено је око 40 вициналних железница.* Црна Гора је имала само две железничке пруге, једна од њих повезивала је Зеленику са Ускопољем и била је једина веза са Херцеговином, док је друга, изграђена учешћем италијанског капитала 1909. године, повезивала Бар са Вирпазаром.

Железничка пруга уједињене државе, која ће касније представљати магистралну везу Београд — Загреб — Зидани Мост, обухватала је у ранијој аустроугарској железничкој мрежи неколико саставних пруга различите важности, које у целини нису никада биле опремљене за такав саобраћај какав је одмах по уједињењу био потребан. И не само ова пруга него и друге, које су биле сасвим подређене и имале искључиво локални карактер, добијале су услед изме-

¹ Петар Драчински: Финансијска политика југословенских државних железница, Београд, 1932., стр. 23. и 24.

² Грађевна политика железница у Краљевини СХС, Загреб, 1919.

* Вицинална железница, обично узаног колосека, везује само оближна места — споредна железница.

њених саобраћајно-политичких прилика много већу важност и морале су да приме много јачи саобраћај него што је одговарало њиховој стварној опремљености. Зато је морало доћи до застоја и неизбежних поремећаја у железничком транспорту.

Наше железнице су оскудевале и у погледу службеничког кадра, нарочито на подручју бивше Аустро-Угарске, сем дела Војводине, а од њега је и умногоме зависио уредан и рационалан железнички саобраћај. По слому Аустро-Угарске многи железнички службеници Мађари и Аустријанци напустили су нашу територију, а они који су остали, показали су се неподесни или непријатељски расположени, па су протеривани или отпуштани. На њихова места узимани су мање обучени, наши људи, који су у почетку морали да наставе рад по законима и прописима које су затекли, у свим покрајинама бивше Аустроугарске монархије. Прописи су издавани само на немачком и мађарском језику, али и они нису били једнообразни. Постојање четири ратифна правилника изазивало је нарочито велике тешкоће за привреду и транспорт при наплати возарине, јер се другачије наплаћивало по српској, а другачије по мађарској или немачкој и босанско-херцеговачкој тарифи, што је, опет, имало последице и по финансијско пословање државних железница.

Крајем 1918. године почиње постепена нормализација нашег саобраћаја, нарочито железничког. Задатак нове државе није био нимало лак; требало је решити проблеме обнове, уједињења и усклађивања железничко-транспортне мреже, повезивање покрајина, па и речних и поморских пристаништа, всзивање нормалних и уских пруга и усклађивање различитих тарифних правилника. Зато је већ у новембру 1918. Мађарска железничка пословна управа у Загребу претворена у Дирекцију државних железница. Под њену управу су потпале све железнице са територије Хрватске, Славоније и Далмације, као и железничка пруга нормалног колосека Добрљин — Бањалучка, која је раније била увек у експлоатацији војске, са посебном дирекцијом у Бањалуци, јер се налазила на територији Босне. Дирекција државне железнице у Трсту још за време рата је пренета у Љубљану, и под њеном управом су биле све пруге са територије Словеније, као и Управа јужних железница. Она је новембра 1918. претворена у Дирекцију државних железница, са седиштем у Љубљани, не обухвативши при том Јужне железнице, чија је управа и даље била у Бечу. За разлику од ових пруга, Мађарска дирекција железница у Будимпешти, преко својих пословних управа у Суботици, Печују итд., продужује експлоатацију железничког транспорта на територији Баната, Барање и Бачке. Интереснтно је да суботичка дирекција све до 1921. године као службени језик употребљава мађарски, а поједини одсеци суботичке дирекције су дуго после стварања нове државе слале своје извештаје у Будимпешту, на мађарском језику. У опхођењу са странкама употребљавао се такође мађарски језик. Наше војне власти, које су се налазиле на овој територији, старале су се само за одржавање општег реда, па и реда у железничком саобраћају, али се нису уплитале у организацију и финансијско пословање мађарских железничких органа. Овакав став мађарских железничких органа изазвао је незадовољство и подозрење наших људи.

Постојање више самосталних дирекција, у Љубљани, Загребу, Сарајеву (за коју можемо рећи да практично и није прекидала рад),

затим у Београду и Суботици, и неколико самосталних дирекција и Дирекције јужних железница, као и њихова самостална политика и начин пословања, уносили су прилично нереда у саобраћај, тако да је влада била принуђена да 26. децембра 1918. изда «Привремену уредбу о организовању и формирању железнице». Још су железнице служиле у војне сврхе, па је била нужна и сарадња с Врховном командом. Дведесет петог фебруара 1919. влада доноси уредбу о оснивању Министарства саобраћаја. Железнице на територији Баната, Барање и Бачке, тек су септембра 1919. године, према решењу министарства, прикључене нашим железницама, али су практично преузете тек јануар а 1920. године. Управа државних железница у Суботици претворена је у Дирекцију југословенских државних железница. Истовремено је укинута дирекција у Љубљани, а њена надлежност је пренета у Загреб, с тим што је у Љубљани основан Саобраћајни инспекторат. Исте године основана је и Генерална дирекција, са седиштем у Београду, под чијом су управом биле дирекције у Београду, Загребу, Сарајеву и Суботици. Поред тога, образована је Дирекција за градњу железница и Дирекција речног и поморског саобраћаја. Финансијско пословање и прилике у железничком саобраћају сређују се тек одобрењем буџета за 1924. годину. Тада је Генерална дирекција могла преузети и нормално финансијско пословање и планску изградњу железничког система, пошто је до тада оправљен и пуштен у саобраћај највећи део наших пруга, а такође су подигнуте и нове које су, колико-толико, биле повезане у један систем железничке мреже на територији Југославије.

Обнова и изградња нових пруга почеле су, практично, са завршетком ратних операција, а у неким крајевима који су ослобођени од непријатеља, чак и у току 1918. године. »У кратком периоду од два месеца дирекција српске државне железнице у Београду преузела је све могуће мере да уочи штете нанесене од непријатеља да изврши потребне предрадње и да припреми и организује особље за оправку, те да уз помоћ војске и заробљеника и авизираног помоћног радништва из Мађарске, које, по уговору о миру, је имао да се стави на расположење и репаратуру порушених железничких пруга у предратној краљевини Србији.«³ Почетком 1919. године започела је реконструкција и подизање пруга. У пролеће 1919. успостављена је цивилна управа на железници. Децембра 1918. извршене су оправке на прузи нормалног колосека Скопље — Ђевђелија, а јануара 1919. на прузи Скопље — Ниш; 28. јануара 1919. већ је потпуно оправљена пруга Скопље — Косовска Митровица, а 29. јануара исте године пруга Ниш — Пирот. Радило се и на оправци пруге уског колосека од Градског према Прилепу и Битољу и од Скопља према Гостивару, Кичеву и Струги. Крајем 1920. године оправљено је ратом порушених 1.000 км пруга нормалног колосека, 524 км узаног колосека од 0,76 м и 270 км пруга колосека од 0,70 м.^{3а}

Део наших пруга које нису биле порушене при повлачењу непријатеља, услед појачане експлоатације и запуштености за време рата, морао је бити реконструисан, а неке су доградњом морале бити прилагођене захтевима железничког транспорта. Такве рекон-

³ П. Драчински: Финансијска политика југословенских државних железница, Београд, 1932., стр. 23 и 24.

^{3а} Јубиларна књига државних железница Краљевине Југославије од 1919. до 1929. г., Београд, 1929.

струкције су биле и на главној прузи, која је постала и магистрална од Љубљане, преко Загреба, Београда и Ниша, до Скопља и Београда. Затим на прузи Суботица — Кикинда, морале су бити измењене шине које су биле знатно лакше него што је било потребно, а било је убачено око милион хрстових прагова. У самом почетку није вођена скоро никаква евиденција о утрошеном новцу, јер је утрошен велики део новца из ратних кредита, а део из репарација. Године 1921. Београдска железничка дирекција проширује своју досадашњу територију на све сремске пруге у укупној дужини од 320 км, тако да је укупна дужина пруга у овој дирекцији већ 1919. године износила 2.338 км пруга свих типова.

Према подацима Петра Миленковића, за оправку порушених пруга у Београдској железничкој дирекцији од 1919. до 1921. утрошено је 248,777.080 динара.⁴ То су цене коштања оправке пруга на територији Србије и Македоније. »За обнову ратом порушених србијанских пруга за време од ослобођења па до 1924. године, када је стварно образована главна дирекција, утрошено је и то: из буџетских средстава 174,098.878 динара, из 7% (седмпроцентног) унутрашњег инвестиционог зајма 44,637.564 динара, из доларског зајма (тзв. осмпроцентног спољног зајма) 56,802.416 динара, што укупно чини 275,538.858 динара.⁵ Јерко Алачевић у књизи »Грађење железница« каже да је утрошен износ од 250 милиона динара.

Ако погледамо завршне рачуне појединих дирекција, међу њима и Београдске дирекције, од 1. новембра 1918. до 30. јуна 1923. можемо констатовати да су укупни расходи знатно већи и да износе динара 1.050,147.763.⁶ У ову своту треба урачунати не само расходе за градњу и оправку пруга него целокупне издатке, рачунајући лична примања запослених и материјалне издатке за изградњу и обнову станичних зграда, постројења, станова и др. Према томе, стварна вредност издатака само за градњу и делимичну оправку износила је Београдској дирекцији од 250 до 270 милиона динара. Расходи осталих дирекција били су знатно мањи, што је сасвим разумљиво. Суботичка дирекција је имала повећане расходе због бесплатног транспорта војске и реконструкције неких пруга на подручју Бачке, Баната и Барање, као и због општих несређених прилика. Ово стање најбоље илуструје податак да је снабдевање горивом и материјалом за ложење локомотива било крајње тешко. »Угља уопште није било на стовариштима, а тешко се могло и добити и пренети.«⁷ Често су сами путници прелазећи кроз војвођанске крајеве, куповали угљ или дрва да би могли наставити путовање. Упоредо с оправком и реконструкцијом пруга на територији Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца почела је градња нових и довршење започетих пруга. Да би програм доградње, трасирања и нове градње пруга, могао нормално да тече, држава је расписала тзв. 7% (седмпроцентни) унутрашњи зајам од 500,000.000 динара. Затим је 1921. и 1922. године држава добила и таксвани осмпроцентни (8%) спољни зајам, познатији као Блериов

⁴ Петар Миленковић: Историјска градња железница и железничка политика код нас 1850—1935. г., Београд, 1936, стр. 271.

⁵ П. Драчиноски: Финансијска политика..., стр. 22; Најважнији подаци о стању и раду југословенских железница за 10 година, 1923—1932, Београд, 1933.

⁶ Јерко Алачевић: Грађење железница, Загреб, 1980, стр. 176.

⁷ П. Миленковић: Историја градње..., стр. 27.

зајам, у вредности од 100 милиона долара у злату. Целокупну службу овог пословања водила је Генерална дирекција државних дугова, касније Одељење државних дугова Министарства финансија. Генерална дирекција је 27. јуна 1921. унутрашњи зајам од 500 милиона динара поделила овако: »1) За неопходне потребе обнове усавршавања и увећања имовине државних железничких пруга у експлоатацији, 200 милиона. 2) За трасирање нових и довршење старих започетих и ратом прекинутих пруга, 165 милиона. 3) За адаптацију пристаништа и опскрбу поморских области и неопходне потребе створене ослобађањем, 70 милиона. 4) За потребе централне управе саобраћаја и подизање чиновничке колоније и зграда, 45 милиона.«⁸ То је укупно 480 милиона динара.

Фонд од 195 милиона динара већ 1921. године утрошен је овако:

Успостављање саобраћаја Београд — Загреб	4,000.000	дин.
Набавка прагова и железничке грађе	32,000.000	„
Подизање брикетница	20,000.000	„
Довршење централног магацина у Батајници	4,000.000	„
Транспорт шина из Тивта	1,600.000	„
Набавка материјала за босанске железнице	1,670.000	„
Оправка локомотива и вагона	34,000.000	„
Подизање нових станица у Новској, Винковцима, Инђији, Кикинди, Сомбору	8,000.000	„
Набавка локомотива и вагона за узани колосек	15,000.000	„
Проширење радионица у Загребу, Зрењанину, Нишу и Сарајеву	12,000.000	„
Радионица у Љубљани	5,000.000	„
Подизање станова у обласним дирекцијама	4,730.000	„
Подизање зграде инспекције у Љубљани	1,000.000	„
Потребе железничких станица Београд и Загреб ради откривања	12,000.000	„
Уметање мимоилазница Загреб — Ђевђелија	40,000.000	„
Свега:	195,000.000	дин. ⁹

У истом периоду планирано је трасирање нових и довршење старих већ започетих пруга пре првог светског рата према раније утврђеној суми од 196 милиона динара, и то

Трасирање нових пруга	35,000.000	дин.
Довршење пруге Ниш — Књажевац	28,000.000	„
Довршење пруге Г. Милановац — Угриновци	9,000.000	„
Градња пруге Ужице — Вардиште	15,000.000	„
Инсталација и бушење Иван-планине и скидање зупчаника	2,000.000	„
Грађење пруге Госпић — Книн	15,000.000	„
Грађење пруге Босанска Крупа — Бихаћ	30,000.000	„
Грађење пруге Тител — Орловат	10,000.000	„
Поправка пруге Суботица — Сента — Чока — Кикинда	6,000.000	„

⁸ Завршни рачуни Министарства саобраћаја од 1918. до 1938. године, Суботица, 1938., стр. 68.

⁹ Завршни рачуни Министарства саобраћаја од 1918. до 1938. године, Суботица, стр. 71.

Довршење пруге Рача — Угљевик	2,000.000	„
Грађење пруге 0,76 м Параћин — Сталаћ	5,000.000	„
Грађење пруге Топчидер — Мала Крсна — — Пожаревац	25,000.000	„
Нова конструкција моста преко Дрине код Међеђе	4,000.000	„
Грађење пруге Љугомер — Ормож — М. Собега	10,000.000	„
Свега:	196,000.000	дин. ¹⁰

Међутим, планирани трошкови су били прилично нереални, јер су стварна коштања била далеко већа од предвиђених, што ћемо касније видети. Трећи део зајма од 500 милиона предвиђен за адаптацију пристаништа и опскрбу поморских области подељен је овако:

Лука Барош — Мартиници — Бакар	25,000.000	дин.
Лука Сплит и Шибеник	15,000.000	„
Лука Груж и Зеленика	10,000.000	„
Допуна и поправка мањих пристаништа	5,000.000	„
Обнова семафорских станица	4,000.000	„
Набавка лучких дизалица и реморкера	6,000.000	„
Подизање кућа службеничком особљу на мору	5,000.000	„
Свега:	70,000.000	дин. ¹¹

Сав остали новац намењен у ову сврху утрошен је за потребе и адаптација лучних пристаништа. Предвиђено је 20 милиона за управу Министарства саобраћаја, за зидање зграде Министарства, а за дирекцију још 15 милиона, с тим што је део средстава употребљен за зидање чиновничке колоније. Допуна материјалних средстава за доградњу старих пруга, трасирање и изградњу нових била је неопходна, јер су средства одобрена седмпроцентним (7%) унутрашњим зајмом била сувише мала да би се испунили амбициозни планови који су често били и нереални »фантастични и демагошки, па им је често давана и законска форма. Играло се са десетинама милијарди динара које је тек требало измолити са страна, разуме се под најтежим условима, и ствар би се завршила на личну иницијативу појединих министара и осталих државника«,¹² где је споразумевање у четири ока, кад се ради о проценту и провизији, играло веома важну улогу и често је општи интерес био подређен уским интересима појединаца. Да би могли наставити планирану изградњу, Министарство финансија закључује у мају 1922. осмопроцентни зајам од 100 милиона долара у злату. Блериов зајам је био веома неповољан, али, по речима тадашњег министра финансије Косте Куманудија, »преко потребан«. Он га је пред скупштином веома упорно бранио иако су многи били против њега, међу њима и сам министар саобраћаја Андра Станић. Сви су знали да је добијен с веома високом каматом од 8%, ниским емисионим курсом од 86%, а амортизација, према уговору, трајаће све до 1962. Поред тога, дата је могућност посреднику у закључењу тог зајма да набавке за потребе пруга

¹⁰ Исто, стр. 72—73.

¹¹ Исто, стр. 75.

¹² Вукашин Тешић: Значај саобраћаја и његова улога у развоју друштва. Сто година железнице у Југославији 1849—1949. године, Београд, 1951. стр. 46.

може вршити на страни уз попуст од 5%, што представља нових 5% на камату од 8%. Пошто је предузимач вршио набавку у Америци јефтиније за 5%, онда је стварна добит на зајму била не 8% камате, него 18% вредности зајма, тако да је ефективна вредност динара смањена на 82 за 100 динара датих у обвезницима.

Држава је улазила у дуг, правдајући то поправљањем вредности курса динара и потребом државе за новим пругама. Дефинитивни планови градње пруга нису још били готови, стално су допуњавани, преправљани и мењани. Први пут је на плану градње нове железничке мреже рађено 1920. године, када се у мају састала комисија и дала план нових пруга. Други план градње железница дат је у инжењеријском клубу у Љубљани 1921. године, који се супротставља концепцији Дирекције за градњу. Трећи предлог је разматран у Сарајеву 1922. године. Говорећи о слабостима ових планова, П. Миленковић каже да су пруге трасиране и грађене свуда, и »где треба и где не треба«. Трасирање пруга није једноставан посао, оно захтева велико искуство и високу стручност у трасирању и градњи. »Међутим, многи који су се бавили овим питањем, нису били томе дорасли, било их је који нису никада саградили нити један километар пруге, а нису имали ни појма о погону железница, зато су они изазивали збрку у овом важном народно-привредном питању.«¹³

Предратна Југославија је помоћу Ђлериовог зајма у периоду од 1922. до 1926. требало да повеже пругом поједина места и тиме ликвидира најистакнутији несклад, као што су саобраћајне празнине између Прекомурја и остале Словеније, између Словеније и Хрватске на подручју Рогатец — Крапина, затим на Сави и Дунаву, где је недостајала веза између Србије и Војводине, на Тиси, где није било везе између Баната и Бачке (Тител — Орловат), на граници између Босне и Србије, на Дрини, везивање Босне са Србијом градњом групе Ужице — Вардиште и повезивање ове пруге с оном од Чачка према Лајковцу, Обреновцу и Београду. Тиме би Београд и Сарајево били везани, а преко Сарајева би и Београд био повезан с Дубровником. Затим је требало довршити лучку пругу, коју је Аустрија трасирала, од Огулина до Врховина, Госпића и Грачаца. Требало је довршити и изградњу уске пруге од Босанске Крупе до Бихаћа и Книна. Требало је завршити већ започету српско-руску верзију јадранске пруге. Ова пруга је требало да иде од Књажевца, Ниша и Куршумлије преко Приштине и Пећи, на Чакор, за Подгорицу и даље на Црногорско приморје. Али овај план је само делимично реализован тек 1936. године завршетком пруге од Књажевца до Пећи. Затим пруга тзв. четрдесет петог упоредника, која је требало да веже атлантску луку Бордо са црноморском луком Одесом. Ова пруга је ишла преко Ђенове, Трста, Ријеке, Љубљане, Загреба, Београда, Мале Крсне, затим Пожаревца и Кучева. Међутим, изграђен је само део пруге од Мале Крсне преко Пожаревца до Кучева, и ту се стало. Требало је продужити према румунској граници, Турн Северину, ушћу Дунава до Одесе. Други део Ђлериовог зајма требало је да буде употребљен за грађење и трасирање нових пруга. Зајам је закључен 1926. под истим условима као и раније из 1922. године. Реализован је 1931. године.

Да би се добила јаснија слика утрошених средстава за градњу пруга до 1939. године, навешћемо сва средства, позајмице и фондове

¹³ П. Миленковић: Историја градње..., стр. 340.

из којих је финансирана даља изградња: 1. зајам Државне хипотекарне банке од 1931. године; 2. зајам за јавне радове према уредби о сузбијању незапослености од 2. фебруара 1935; 3. шестопроцентни државнаи зајам за јавне радове и земаљску одбрану од 14. априла 1938. у висини од 1.500.000.000 динара. У позајмљена средства спадају и средства издавана за градњу по уговорима са европским друштвима, међу којима је друштво »Батињол« са 103 милиона француских франака, предузеће »Боаје« са 1.168.000.000 динара и предузеће »Лозингер и Ко« са 8.000.000 долара, чији је уговор пренет касније на предузеће инжењера Ф. Ротлеца. Затим средства из фондова железница одобрена из буџета појединих буџетских периода у одељењима за градњу, средства одобрена по овлашћењу на терет обртног капитала Главне државне благајне, средства набављена из репарација по мировним уговорима, средства одобрена за градњу из Резервног фонда за инвестиције на железници и, на крају, средства која су припадала предратном фонду за грађење босанских железница.

Према подацима у књигама Одељења за градњу железница, Управе државне железнице и Министарства финансија, комплетно изнетим у »Завршним рачунима за финансирање југословенских железница од 1918. до 1938. године«, за градњу и трасирање пруга потрошена су следећа средства:

1. Из кредита за грађење и трасирање одобрених по буџету	1.009,486.345 дин.
2. Из резервног фонда за инвестиционе радове државних железница	11,200.479 „
3. Из кредита за грађење и трасирање финансијског закона о буџетским дванаестинама	844,611.725 „
4. Из фонда за грађење железничких пруга у Босни и Херцеговини	1,492.471 „
5. Из репарационог примања по уговорима мира	292,931.815 „
6. Из 7 ⁰ / ₁₀₀ инвестиционог зајма од 1921. године	217,033.202 „
7. Из 8 ⁰ / ₁₀₀ државног спољног зајма у злату од 1922. године	1.196,321.190 „
8. Из зајма хипотекарне банке од 1931. године	176,602.334 „
9. Из зајма за велике јавне радове од 1935. године	153,099.713 „
Укупно:	3.903,279.274 дин. ¹⁴

Поред ових издатака према »Завршном рачуну«, држава је дуговала за градњу пруга из 1931. и 1932. године

»1. Европском друштву за градњу пруге Велес — Прилеп	581,085.518 дин.
2. Предузећу »Батињол« за пругу Приштина — Глоговац — Пећ	178,208.783 „
3. Предузећу »Батињол« за пругу Бихаћ — Книн	79,149.637 „
4. За пругу Пожаревац — Кучево предузећу Ф. Ротплец	52,454.673 „
Укупно:	890,898.611 дин. ¹⁵

¹⁴ Завршни рачуни Министарства саобраћаја од 1918. до 1938. године стр. 79.

¹⁵ Исто, стр. 79.

Ако се овим цифрама додају и укупна коштања пруга које су грађене у 1939. и 1940. и почетком 1941., укупни издаци за градњу пруга у овом периоду били су нешто већи него што показују завршни рачуни. На пример, пруга Метковић — Плоче, завршена пред почетак другог светског рата, коштала је око 30 милиона динара, затим железнички мост преко Саве код Загреба, дугачак око 305 м, такође завршен пред други светски рат, коштао је 53 милиона динара. Затим пруга Пожаревац — Кучево, завршена 1939, укупно је коштала 218 милиона динара. Наравно велики део средстава потрошених за ову пругу већ је био узет у завршне рачуне до 1938. године, али један део средстава, и то онај мањи, свакако је остао да се исплати у 1939. и 1940. години. Затим за пругу Бихаћ — Книн (88 км), која је требало да буде завршена до 1941. године (није завршена) и за чију је градњу било предвиђено 420 милиона динара*, део средстава остао је да се исплати до 1941. године. Најзад, пруга Куршумлија — Приштина, за коју је предвиђено 210 милиона динара (ова пруга је требала да буде завршена 1940, али ни она није била завршена). Према томе, ако се цифрама завршног рачуна из 1938. године додају и средства која су утрошена до почетка другог светског рата, можемо констатовати да је до 1941. године за изградњу нових пруга, за њихово довршење и трасирање утрошено близу 5 милијарди златних динара (тачније 4.794,177.885¹⁷), или близу 50 милијарди тадашње вредности новца, што је скоро један и по пута више од укупних улагања у индустрију (која су, према проценама Стевана Куколече, до 1938. године износила 37 милијарди и сто милиона динара).¹⁷ Та разлика у инвестирању износи око 13 милијарди тадашње вредности динара у корист железница. То, заиста, сведочи да је "државна железничка политика била активнија него економска политика на другим секторима привреде",¹⁸ јер је железница представљала далеко најјаче индустријско предузеће бивше Југославије. Говорећи о овим инвестиционим улагањима, М. Марковић каже да је "то у старојугословенском размјеру била гигантска економска производна снага, већа и јача од свих инвестиција иноземног карактера, у земљи, на свим осталим секторима господарске дјелатности која је могла по омјеру снага да држи у руци иноземни капитал, да путем тарифа претвори приватну добит у државну акумулацију. Учинак ове големе снаге је слаб. Она је била у рукама државе, а држава је средство које је искоришћавао домаћи и иноземни капитал. Мјесто да државно жељезничко предузеће врши акумулацију на терет приватног капитала, а у корист државе и народа, приватни капиталисти вршили су акумулацију на терет жељезничког предузећа и државе".¹⁹

Може се ипак закључити да величина средстава улаганих у градњу железница не одговара стварном учинку, мада су укупни резултати били велики.

* Ова пруга је завршена после другог светског рата 1948, на њој је до 1941. г. било завршено преко 80% радова, тако да су утрошена прилично велика средства која су после 1938. остала неевидентираниа.

¹⁷ С. Куколеча: Индустрија Југославије, стр. 223, 227 и 233.

¹⁸ М. Мирковић: Економска структура, стр. 121.

¹⁹ Исто, стр. 126. и 127.

GRUNDLAGE UND ENTWICKLUNG DES EISENBAHNVERKEHRS IN JUGOSLAWIEN NACH DER VEREINIGUNG IN 1918

Zusammenfassung

Im vorliegenden Beitrag wird der Zustand des Eisenbahnnetzes nach dem ersten Weltkrieg in Jugoslawien dargestellt, mit einem besonderen Rückblick auf den Zustand des Eisenbahwesens in Serbien, welches den grössten Kriegszerstörungen ausgesetzt war. In der Arbeit werden die Erneuerung der zerstörten und die Beendigung der begonnenen Eisenbahnlinien gefolgt. All diese Anstrengungen am Ausbau und an der Erneuerung der Eisenbahn werden mit statistischen und finanziellen Daten und Tabellen illustriert.

Mr Milan Lazić